notiziario della sat dlf udine

Numero 59 Anno 15 (4) Dicembre 2010

La mostra fotografica per i 150 anni della Stazione di Udine

In occasione del 150° anniversario della Stazione di Udine il Dopolavoro Ferroviario e la sua Sezione Appassionati Trasporti hanno realizzato una mostra fotografica e un libro. Grazie anche alla disponibilità del Comune la mostra è stata ospitata presso la sala della "Galleria fotografica Tina Modotti" meglio conosciuta come "ex Mercato del pesce" dal 15 settembre al 10 ottobre di quest'anno. Si è deciso, in accordo con il Comune stesso, di inaugurare la mostra nei giorni di "Friuli Doc" in modo che la nota kermesse enogastronomica portasse molti potenziali "clienti" alla mostra stessa.

Nella sala erano esposte 52 fotografie nel formato 30x45, una foto 30x 180 rappresentante la stazione nel 1918 ed una 30x90 rappresentante lo scalo Parco sempre nel 1918; ad esse vanno aggiunte tre gigantografie rappresentanti una la mappa della città di Udine del 1928 con segnati tutti i binari, la seconda una ripresa aerea del 1917 ed infine una foto aerea con gli effetti dei bombardamenti alleati del 1945. A completamento della mostra erano esposti diversi documenti e cimeli ferroviari facenti parte sia dell'archivio SAT, sia gentilmente concessi dal Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio. Inoltre faceva bella mostra di sé il diorama in scala N (1:160) della stazione di Udine ambientato negli anni tra il '10 e il '30, realizzato dal cav. Walter Modricky di Trieste e poi donato alla nostra associazione.

Vista parziale della sala "Tina Modotti" con l'esposizione fotografica, i cimeli ed il plastico della stazione (foto D. De Anna)

Lungo è stato il lavoro di ricerca e studio di documenti e fotografie per poter ricostruire la storia della stazione. All'inizio di materiale infatti non ce n'era molto e si è dovuto cercare anche fuori dal Friuli. In particolare molte foto inedite sono uscite dagli archivi del Museo della Guerra di Rovereto. Fondamentale è stato poi il contributo dell'ing. Domenico Pittino che ha messo a disposizione molte delle foto esposte e pubblicate.

Il momento dei discorsi di presentazione della mostra e del libro sui 150 anni della stazione di Udine (foto D. De Anna)

Notevole anche il lavoro di studio e ricerca presso la sezione fotografica e cartografica del Museo del Castello di Udine grazie al quale è stato possibile datare molte foto e ricostruire la successione degli eventi facendo anche delle scoperte sorprendenti. Impegnativo è stato anche il lavoro di stesura del libro quasi totalmente svolto da Claudio Canton.

Il giorno 15 settembre alle ore 18.00 si è tenuta l'inaugurazione alla presenza dell'assessore alla cultura del comune di Udine prof. Luigi Reitani, del dott. Romano Vecchiet direttore della biblioteca comunale, del presidente del DLF Franco Gortan, del responsabile della SAT ed autore del libro sulla stazione Claudio Canton e di Mauro Bigot editore del libro e tra gli organizzatori della mostra. Il presidente del DLF ha preso per primo la parola facendo un breve accenno a quello che la stazione ha rappresentato per Udine, sottolineando come da luogo di emigrazione sia oggi divenuto luogo di immigrazione. L'assessore ha parlato dell'importanza sociale ed anche architettonica che le stazioni ferroviarie avevano nelle città dell'800 e inizi del '900. Ha inoltre ribadito che anche oggi, pur con connotazioni diverse, la stazione rimane un punto di riferimento simbolico e sociale all'interno

della città moderna. Romano Vecchiet ha invece illustrato il contesto storico-politico nel quale prese forma la ferrovia "Veneto-Illirica" Venezia-Udine-Cormons-Trieste ed ha fatto una presentazione delle fotografie. Mauro Bigot ha poi parlato del libro e dell'ennesima bella esperienza lavorando col DLF. C'è quindi stato il taglio del nastro dopodiché Claudio Canton ha brevemente riassunto la storia della stazione dai primi progetti ad oggi.
Durante i giorni di Friuli DOC la mostra ha avuto centinaia divisitatori e le gigantografie in particolare incuriosivano la gente che spesso cercava la propria casa all'epoca. Moltissimi hanno scoperto per la prima volta che la nostra stazione aveva una tettoia e chiedevano perché l'avessero demolita. Dopo l'"abbuffata" iniziale nelle settimane successive le presenze si sono fatte meno numerose, soprattutto nei giorni feriali. Da sottolineare come molte persone provenissero da varie zone d'Italia, con presenze anche dall'estero, tra le quali una coppia di Leeds (Inghilterra) fermatasi per caso a Udine durante un tour in Italia effettuato con il treno.
Complessivamente sono state stimate tra le 2500 e le 3000 visite alla mostra.

Daniele De Anna

Un'altra immagine della sala affollata di visitatori (foto D. De Anna)

La presentazione del libro sulla stazione di Udine

Sabato 18 settembre, presso la sala Aiace del Comune di Udine, è invece stata la volta della presentazione del libro "LA STAZIONE DI UDINE 1860-2010" di Claudio Canton, edizione DLF Udine in collaborazione con Associazione Progetto Udine / Senaus.
Erano presenti oltre a Claudio Canton, Mauro Bigot, Franco Gortan e Romano Vecchiet anche Roberto Francescatto e l'avv. Alessandro Puhali del centro studi turistici "Valussi" di Gorizia.
Oltre a quanto già ribadito all'inaugurazione della mostra, Roberto Francescatto ha sottolineato il momento di difficoltà del DLF che nel 2011 sarà costretto a traslocare a causa degli affitti eccessivi chiesti dalle ferrovie per l'attuale sede. Anche Alessandro Puhali non ha avuto parole tenere nei confronti dell'attuale management delle FS S.p.a. che guarda solo all'aspetto economico trascurando totalmente la storia e l'aspetto culturale delle ferrovie, mettendo in difficoltà gli appassionati che cercano disperatamente di salvare il salvabile. Inoltre ha fatto presente, con l'approvazione del folto pubblico, che pur essendo caduti i confini, le ferrovie italiane hanno tolto quasi tutti i treni internazionali.
Sono quindi intervenuti i quattro sindaci (per Pordenone il vice sindaco. N.d.R.) delle città capoluogo della regione Friuli Venezia Giulia, idealmente e materialmente collegate dalla ferrovia aperta nel 1860. I quattro hanno poi tagliato la torta, fatta fare per l'occasione, riproducente il percorso della linea Venezia-Trieste. La torta è stata poi offerta a tutti i presenti sotto il porticato della Loggia del Lionello, sfidando pioggia, vento e freddo. Da notare che era la prima volta che i quattro sindaci si ritrovavano tutti assieme.
Durante la presentazione e la mostra sono stati venduti un centinaio di libri, altre copie del libro sono state acquistate da una banca udinese che ha contribuito alla sua edizione.

Daniele De Anna

A sinistra La sala Aiace durante la presentazione del libro A destra la torta dei 150 anni della stazione ed il suo taglio da parte dei sindaci (foto D. De Anna)

La Ferrovia della Val Venosta

Considerazioni sul suo successo a 5 anni dalla riapertura

Sono passati ormai cinque anni da quando il 5 maggio 2005 il treno ha ricominciato a correre lungo i binari della Val Venosta-Vinschgau, da Merano a Malles, in un ambiente che può essere considerato tra i più belli e conservati dell'intero arco alpino.

Questi primi 5 anni di nuova vita di una linea ferroviaria che era stata considerata senza futuro e come tale priva di ogni interesse commerciale, possono portare a delle utili considerazioni per analizzare i motivi alla base di un successo che è andato oltre ogni più rosea previsione, tenuto conto che annualmente si registrano più di 2 milioni di viaggiatori trasportati.

Occorre prima di tutto fornire alcuni dati tecnici di base per illustrare poi le considerazioni successive, che non sono solo di carattere solo ferroviario ma a 360 gradi.

La linea è lunga 60 km, supera un dislivello di 690 m su tre gradoni, con una pendenza massima del 29 per mille; lungo il suo percorso ci sono 18 stazioni/fermate, la velocità massima è di 100 km/h sui rettilinei e 70 km/h in curva, è armata con rotaie tipo Uni 50, saldate e fissate su traversine a Y (primo caso in Italia) che riducono gli spostamenti laterali del binario e di conseguenza la relativa manutenzione. E' stata attivata nel 1906 sotto l'amministrazione delle Regie Ferrovie Imperiali, dismessa dalle Ferrovie dello Stato nel 1991 (fino ad allora, le FS utilizzavano per il servizio le ALn 668.1700 del deposito di Fortezza), trasferita alla Provincia Autonoma di Bolzano nel 1999 che ne ha deciso il ripristino con inizio dei lavori nel 2000 su progetto dell'ing. Helmuth Moroder, per una spesa di 90 milioni di euro in opere infrastrutturali e 25 milioni di euro per il parco rotabili composto da 12 complessi GTW 2/6 della Stadler, fondi messi tutti a disposizione dalla Provincia che tramite il suo Ufficio Motorizzazione (Kraftfahrzeugamt) controlla le concessioni al gestore dell'infrastruttura, la SBA Srl ed all'impresa ferroviaria, la SAD Trasporto Locale SpA.

Un GTW Stadler della SAD in attesa di prendere servizio alla stazione di Merano: i colori della decorazione sono quelli ufficiali del Südtirol (foto A. Fanutti)

Il 5 maggio 2005 la Vinschgauerbahn è stata riaperta al traffico, con un immediato successo di viaggiatori trasportati che annualmente superano i 2 milioni; questo non consente tuttavia un attivo economico dei conti della ferrovia in quanto le tariffe sono di tipo sociale, ma non era questo l'obiettivo del ripristino della linea, la quale comunque sotto la Provincia Autonoma di Bolzano ha dei costi di gestione inferiori del 30/40% rispetto a quelli di Trenitalia ed il servizio offerto è decisamente superiore allo standard nazionale.

Fatta questa premessa, veniamo ora a quelli che possono essere definiti, a modesto giudizio dello scrivente, i motivi di questo importante successo di riattivazione di una linea dismessa (parlare di ramo secco nella verde Val Venosta è quantomeno offensivo).

Come detto all'inizio, la linea percorre una vallata di notevole pregio naturalistico, con un ambiente di stile alpino ampiamente protetto e valorizzato, quindi una zona ad altissima vocazione turistica, in particolare di provenienza estera, che viene attirata non solo per la natura circostante, le possibilità di riposo nei rinomati hotel e pensioni e le ampie possibilità di movimento “delle gambe” che essa offre (passeggiate, escusioni, bicicletta), ma anche per le ampie occasioni di svago che vengono offerte in loco, dalle Terme di Merano al giardino botanico Trauttmannsdorff, ai musei che ci sono in varie località (Turiseum e Museo della Donna Evelyn Ortner a Merano, Archeoparc, il museo della macchina da scrivere Mitterhofer di Parcines, Messner Museum Castel Juval a Naturno, Churburg a Sluderno), l'Aquapark di Naturno, la Erlebnisbahnhof a Stava per gli amanti dei treni in miniatura, i KulturMartell e Naturpark-Trafoi come centri visite dell'adia-cente Parco Nazionale dello Stelvio, l'Aquaprad di Prato allo Stelvio, la Birreria Forst a Lagundo, la cittadella medievale di Glorenza che è patrimonio Unesco, Lasa ed il suo mar-

A Merano, i treni della SAD trovano coincidenza con i servizi di Trenitalia: ma fino a quando? Infatti, già oggi i nuovi Flirt Stadler della SAD permettono di proseguire via treno verso il resto del Sudtirolo senza cambiare gestore ferroviario. (foto Fanutti)

La Val Venosta oggi: una doppia composizione di GTW della SAD in partenza da Coldrano-Martello verso Bolzano, nel periodo durante il quale il servizio era prolungato fino al capoluogo sudtirolese (foto A. Fanutti)

mo. Vi sono poi numerosi castelli, tutti più o meno visitabili, quali i Schloß Tirol, Schloß Rubein e Schloß Runegg nei dintorni di Merano, Schloß Untermontani e Obermontani a Morter, Schloß Schlandersberg sopra Silandro, Schloß Tschengelsburg sopra Cengles, per citarne solo alcuni.

Di notevole richiamo turistico sono poi le cascate di Parcines (cui si arriva a piedi dalla stazione di Tell), oppure i laghi Haidersee e Reschensee che si raggiungono in autobus dalla stazione di Malles. Gli autobus della SAD, sempre in concidenza con i treni, consentono poi agli escusionisti di raggiungere i sentieri di alta montagna della Val Senales, della Val Martello, di Solda e dello Stelvio, della Vallelunga e dalla Val Monastero/Val Müstair.

La conformazione geografica della Val Venosta si adatta poi molto bene ad un'offerta ferroviaria a servizio di residenti e turisti; infatti, la linea corre lungo tutto il fondo valle, passando per il centro (o vicino ad esso) di tutti i paesi, con un'ottima integrazione ferro-gomma, sia per le coincidenze con gli autobus, sia per i parcheggi realizzati in prossimità di fermate e stazioni.

L'orario ferroviario è di tipo cadenzato e la coincidenza con i servizi di autobus è frutto di un piano di esercizio elaborato dall'Ingenierbüro für Verkehrsplanung Willi Hüsler A.G. di Zurigo che prevede, soprattutto nella parte alta della vallata, dei veri e propri servizi di navetta da e per le stazioni ferroviarie, nonché dei CityBus a corto raggio che a Malles, Lagundo e Silandro collegano la stazione con i centri del Paese e le relative frazioni, inerpicandosi anche su strade alquanto strette.

A Malles è stato poi realizzato un centro intermodale, cui fanno capo, oltre ai citati servizi navetta della SAD verso le località a nord del capolinea ferroviario (Resia, Tubre, Curon), anche l'Autopostale svizzero per la Val Müstair e Zernez (stazione della Ferrovia Retica) ed il bus per Nauders in Tirolo.

Per un certo periodo di tempo, l'orario cadenzato prevedeva anche dei collegamenti ferroviari diretti con Bolzano; successivamente tutti i treni SAD della Val Venosta (a trazione diesel) sono stati limitati a Merano dove si trova coincidenza con i treni elettrici della SAD (tipo Flirt sempre della Stadler) che permettono la prosecuzione per il resto del Sudtirolo senza cambiare gestore ferroviario.

L'offerta ferroviaria è altresì vincente nonostante i miglioramenti che la Provincia Autonoma di Bolzano ha apportato anche alla viabilità della Val Venosta, ovvero l'ex strada statale n. 38 "del Passo dello Stelvio" e n. 40 "del Passo Resia", che sono state ammodernate e velocizzate negli anni soprattutto tra Merano e Tel (con la costruzione di ampie gallerie), con la circonvallazione in galleria di Naturno e nel tratto tra Lasa e Spondigna; anche in questo caso, si potrebbe dire che ferro e gomma possono ben integrarsi tra di loro senza creare concorrenza sleale.

Il cadenzamento orario del treno, il rifacimento di tutte le stazioni, belle, pulite, senza barriere architettoniche e la cui manutenzione è affidata ai comuni (che quindi hanno tutto l'interesse a mantenere in ordine quello che è uno dei loro biglietti da visita), danno al viaggiatore in Val Venosta la sensazione di essere accolto con tutti gli onori di casa fin dal momento in cui mette piede sulla banchina; poi,

La Val Venosta del passato (luglio 1987): un'eccezionale quadrupla di Aln 668.1700 FS (del deposito di Fortezza) appena partite da Coldrano-Martello verso Malles. Sullo sfondo si possono vedere i due castelli di Schloß Goldrain (in basso) e Schloß Annaberg (in alto) (foto A. Fanutti)

Ancora un'immagine storica (luglio 1987): una doppia di Aln 668.1700 in discesa tra Silandro e Coldrano-Martello in mezzo alle coltivazioni di mele, autentico vanto internazionale della Val Venosta, che è il frutteto più esteso d'Europa (foto A. Fanutti)

quando sale sul treno, trova un ambiente luminoso, climatizzato e comodo, che gli permette di unire la tranquillità del viaggio all'ammirazione di un panorama meraviglioso che è valorizzato dalle ampie superifici vetrate dei GTW della Stadler.
Per quanto riguarda le stazioni, va ricordato che i fabbricati originali di stile imperiale sono stati progettati dall'ing. Konstantin Ritter von Chabert, che è stato anche il direttore dei lavori di costruzione della linea, secondo tre tipologie costruttive tipiche delle linee secondarie austro-ungariche, di tipo A, B o C a seconda dell'importanza del centro abitato attraversato. A parte il fabbricato "Jugendstill" di Merano, imponente ed adatto all'importanza di questo centro di cure termali, gli altri fabbricati della linea ben si inseriscono nell'ambiente architettonico della Val Venosta e durante i lavori di ripristino della ferrovia essi sono stati quasi tutti ristrutturati ed affiancati da moderne pensiline in metallo e legno frutto della creatività dell'arch. Walter Dietl di Silandro.
Fa eccezione solo la stazione di Plaus, che era stata realizzata negli anni Venti (quindi sotto amministrazione FS) con una qualità piuttosto scadente rispetto alle linee architettoniche degli edifici progettati dall'ing. Von Chabert, tanto che in sede di lavori il consiglio comunale di Plaus ha deciso la sua demolizione e la costruzione al suo posto di un moderno centro di ricreazione giovanile,

Anche questo treno sta arrivando a Coldrano-Martello, ma gestore, linea e treni non sono più quelli di una volta: la Provincia Autonoma di Bolzano e la SAD hanno fatto rinascere il treno in Val Venosta secondo nuovi vincenti principi (foto A. Fanutti)

mentre la fermata è stata dotata di una nuova pensilina disegnata dall'arch. Dietl: la nuova fermata, unitamente alla scuola materna ed al Municipio di Plaus costituiscono una continuità di fabbricati moderni, ben integrati nell'ambiente circostante, secondo un esempio di architettura innovativa che hanno valorizzato l'intero contesto: si potrebbe dire che il ripristino della ferrovia ha migliorato sicuramente l'ambiente circostante.
Ulteriore elemento di richiamo è l'abbinamento treno+bicicletta; è risaputo che la Val Venosta ha già da sola un'alta densità di ottime piste ciclabili (è nota in particolare quella che scorre lungo l'Adige, la Radweg Vinschgau), ma la ferrovia ha portato un plus agli amanti della due ruote. 8 punti di noleggio lungo la linea Merano-Malles per 1.600 bici a disposizione dei turisti sono un'offerta di non poco conto, che viene altresì concretizzata con la c.d. "Event Card" che include il biglietto ferroviario per l'intera giornata, una bicicletta ed un casco a noleggio che possono poi essere restituiti in punti diversi rispetto a quello dove sono stati presi. Va ricordato che nell'intero Sudtirolo sono ben 600 i chilometri di piste ciclabili.
Esiste poi tutta una ricca letteratura di guide specializzate sulla Val Venosta per gli itinerari treno+bici o per le escursioni e passeggiate che si possono fare partendo direttamente dalle stazioni ferroviarie, in particolare lungo i c.d. Waalwege, ovvero i sentieri paralleli ai canali di irrigazione che servono l'immenso patrimonio di frutteti (il più esteso d'Europa) che si trova in Val Venosta; a proposito di passeggiate memorabili, non si può non citare la Promenade intitolata a Franz Tappeiner, medico che a fine Ottocento ideò un percorso pedonale tutto sopra Merano che permette di ammirare un panorama unico nel suo genere, percorso che dalla stazione ferroviaria può essere raggiunto mediante una specifica linea di bus, a dimostrazione di come le varie attrazioni turistiche possono essere fruite dai villeggianti anche senza l'uso dell'automobile.
Nei pressi delle stazioni ferroviarie, ci sono poi anche diverse stazioni a valle di funivie per gli amanti delle escursioni in alta quota; si può citare quella che da Rablà porta ad Aschbach, quella da Naturno per Unterstell, o da Laces per Sankt Martin am Berg.
Appare quindi evidente che una molteplicità di fattori concorrono al successo della Ferrovia della Val Venosta, ma che non avrebbe potuto essere tale se la Provincia Autonoma di Bolzano non avesse creduto con

Malles è capolinea del treno, ma non di chi vuole proseguire verso altre località dell'alta Venosta a mezzo autobus. Infatti, accanto alla stazione di Malles sorge il centro intermodale per lo scambio con la gomma: da qui partono gli autobus anche verso i Grigioni (Zernez) ed il Tirolo (Nauders). Sullo sfondo si può vedere l'impianto di lavaggio utilizzato sia per i treni che per gli autobus (foto A. Fanutti)

convinzione in questo progetto che, se non altro da un punto di vista di servizio alla collettività, al turismo ed al rispetto ambientale, la sta ripagando giorno dopo giorno, tanto che un principio similare è stato esteso anche alla ferrovia della Val Pusteria, la quale, pur avendo un bacino di utenza superiore di 1/3 rispetto a quello della Val Venosta, con la gestione Trenitalia registrava solo 600mila passeggeri/anno, ma con gli interventi ora quasi completati e l'introduzione dei nuovi convogli SAD tipo Flirt della Stadler è destinato a crescere anche tra Fortezza e San Candido.
Ritornando alla Val Venosta, in conclusione si può dire che l'originario progetto asburgico di collegare Zurigo con Merano può dirsi realizzato, anche se non tutto su ferro: infatti, in 5 ore di viaggio e con un tragitto intermedio dell'autobus postale tra Zernez e Malles, si può comunque prendere il caffè del mattino sulla lussuosa Bahnhofstraße di Zurigo per poi concedersi un riposo pomeridiano sui soleggiati terrazzi del giardino botanico Trauttamannsdorff di Merano.

Alessandro Fanutti

Corridoio 5

Il progetto preliminare del tracciato del Corridoio 5 è stato presentato entro la fine del 2010, perchè in caso contrario sarebbero andati persi i contributi della comunità europea.
In Friuli il percorso correrà parallelo all'autostrada A4, come già da tempo definito, e da Ronchi dei Legionari si dirigerà verso Opicina (vedi **il tender** n. 57), mentre il Veneto ha chiesto un'ansa per creare una stazione al servizio delle sue spiagge in antitesi con quelle che sono le caratteristiche di una linea TAV.
E' stato anche proposto di nominare un commissario straordinario per velocizzare le procedure, proprio come è stato fatto per la terza corsia della A4.
I comitati NO TAV sono già sul piede di guerra e si preparano a "marciare" su Bruxelles.
Intanto il 30 dicembre sulla stampa è apparso un avviso al pubblico di ITALFERR per conto di RFI in cui si comunica l'avvio della procedura di VIA (Valutazione Impatto Ambientale) della tratta Portogruaro-Ronchi che viene così descritta: "La tratta Portogruaro-Ronchi si sviluppa per 46 km circa prevalentemente in rilevato affiancandosi all'autostrada A4, dal km 0+000 per circa 25 km. La continuità territoriale è garantita da una serie di viadotti, manufatti scatolari e ponti che superano le strade ordinarie, le rogge ed i corsi d'acqua esistenti. Ulteriori 28 Km di linea sono previsti per interconnessioni, varianti e raccordi. Il progetto prevede infatti il raddoppio del collegamento Palmanova-Cervignano, con la realizzazione di una variante a doppio binario tra Palmanova e Torviscosa che utilizza parzialmente il sedime della linea dismessa Palmanova-S. Giorgio di Nogaro e contestuale dismissione dell'esistente binario semplice tra Cervignano Scalo e Palmanova; sono previsti inoltre due Raccordi merci (Sud e Nord) per il collegamento delle nuove linee con lo Scalo di Cervignano Smistamento che realizzano così un collegamento merci a doppia via tra la linea storica Venezia - Mestre e Cervignano Smistamento, indipendente dalla linea AV/AC."

Claudio Canton

Dati positivi dalla nuova Berchtesgadener Land Bahn

Dopo oltre un semestre di attività, sono positivi i dati di esercizio della Berchtesgadener Land Bahn, ovvero la nuova società che dal 13 dicembre 2009 gestisce il servizio ferroviario passeggeri sulla linea Freilassing-Bad Reichenhall-Berchtesgaden, ovvero la punta meridionale della Baviera, a ridosso con il Land Salisburgo.
La nuova società è composta dalla Regentalbahn AG e dalla Salzburg AG; la prima esercita il servizio ferroviario su molte linee nei Länder tedeschi della Baviera, Assia, Turingia nonché servizi internazionali verso la Repubblica Ceca; la seconda è invece la municipalizzata (multi-utility) di Salisburgo dove gestisce i servizi di erogazione dell'acqua, elettricità, gas, tv-via cavo, Internet, telefonia e trasporto locale gomma-ferro tramite la Salzburger Lokalbahn (che ha recentemente acquisito anche il servizio sulla Pinzgauer Lokalbahn).
La Berchtesgadener Land Bahn fa parte del Gruppo Arriva Ltd, le cui vicende sono ben note in quanto da pochi mesi è entrata nell'orbita del Gruppo Deutsche Bahn AG. All'inizio, l'esercizio della Berchtesgadener Land Bahn è stato alquanto travagliato in quanto il materiale ferroviario era stato gravemente danneggiato da ignoti: a febbraio 2010, durante la notte, con una azione contemporanea e che secondo la Polizia bavarese poteva essere definita un sabotaggio ben preparato, tutti i convogli in sosta sia a Freilassing che a Berchtesgaden erano stati infatti pesantemente imbrattati ed i finestrini infranti, con un danno di circa 100.000 euro.
Poi le cose sono andate meglio e la media attuale è di 3.000 passeggeri al giorno, con un progressivo aumento nel tempo del 6/7% del numero dei viaggiatori, il 70% dei quali è rappresentato da pendolari.
La linea Freilassing-Berchtesgaden ha una lunghezza di 35 chilometri, su di essa il servizio viene svolto con 5 elettrotreni a tre casse tipo Flirt della Stadler (costruiti a Berlino) pressi a noleggio da Angels Train; la frequenza è di un treno ogni trenta minuti tra Freilassing e Bad Reichenhall e di un treno ogni 60 minuti tra i due capolinea; un prolungamento delle corse da Freilassing fino a Salisburgo Hbf per ora non risulta possibile a causa dei lavori in corso in questa stazione.
Per il 2012 è prevista l'attivazione di nuove fermate intermedie e dal punto di vista tariffario, la Kurkarte (carta degli ospiti delle terme) di Berchtesgaden potrà essere utilizzata anche per l'acquisto a titolo vantaggioso dei biglietti ferroviari.

Alessandro Fanutti

Un convoglio Flirt della BLB (foto BLB)

TX Logistik: un colosso nel traffico ferroviario internazionale

Nasce nel 1999, praticamente dal nulla ma con un obiettivo ben preciso ed audace che gli ha permesso negli anni non solo di sopravvivere nel complesso mercato della liberalizzazione ferroviaria merci, ma che gli ha consentito di diventare uno dei principali colossi del settore a livello europeo: stiamo parlando di TX Logistik, impresa ferroviaria merci fondata a Bad Honnef, nel Land tedesco del Nordreno-Vestfalia, con il preciso intento di creare un traffico internazionale integrato.
E questo è stato fin dall'inizio la carta vincente della nuova impresa ferroviaria che si presentava in un mercato, quello di allora, segnato solo dalla presenza di aziende che gestivano traffici a carattere locale.
Invece i quattro soci fondatori della TX Logistik avevano un'idea rivoluzionaria, ovvero mettere "sui binari" un'impresa capace di fare treni merci a livello internazionale, secondo obiettivi che erano quelli di servire la clientela in funzione delle loro esigenze specifiche del settore industriale in cui operavano.
Così dal nulla del 1999, abbiamo il primo treno di 300 container già nel 2000 per 5 volte alla settimana dai porti del Nord Europa ai terminal della Germania centrale con locomotive a noleggio; subito dopo, nello stesso anno, BMW affida alla nostra compagnia tutti i trasporti di vetture destinate all'imbarco nei porti verso gli USA.

La locomotiva 185 540 TXLogistik in livrea "Kassel Huskies" in testa ad un treno auto nella stazione di Landshut Hbf il 27 ottobre 2010 (foto G. Berget)

Oggi TX Logistik realizza 360 treni alla settimana e tra le maggiori specializzazioni di traffico figura proprio quello del trasporto di autoveicoli che si concretizza in 430.000 vetture/anno con circa 4.000 treni, come dire che già nel 2000 BMW aveva scelto con lungimiranza il proprio partner logistico ferroviario.
TX Logistik, nell'ambito del suo obiettivo di internazionalizzazione, crea anche delle società collegate in Austria nel 2003, in Svizzera nello stesso anno ed in Svezia nel 2004; prossimamente si aggiungerà anche la Francia.
Al Brennero esiste il centro di controllo di TX Logistik di tutti i collegamenti Italia-nord Europa, in Austria TX Logistik è forse il principale vettore in servizio sull'asse transalpino, mentre per la Svezia i porti di Malmö e Trelleborg sono importanti nodi di transito per il traffico merci diretto nel centro Europa.
E' stata citata anche l'Italia perché importante è questo legame: dal 2003 infatti TX Logistik è compartecipata al 15% da Trenitalia, percentuale salita al 51% dal 2005 e le Ferrovie Italiane sono per la compagnia tedesca, a maggioranza italiana, il principale partner ferroviario estero.
Oggi TX Logistik, che dispone di un parco carri di proprietà per 450 unità, 31 locomotive elettriche pluritensione e 11 locomotive diesel, si spinge anche all'est, fino al terminal ungherese di Miskolc, dove arrivano le merci partite dai porti olandesi su incarico di Eurogate e Maersk Line; non per niente il motto riportato sui mezzi di trazione è "The european rail company".
Con questi numeri e sempre seguendo il principio cardine che ha contraddistinto questa impresa ferroviaria fin dalla sua fondazione, ovvero la vocazione all'internazionale, TX Logistik è fiduciosa del futuro perché sa bene che sempre più merci dovranno essere trasferite dalla strada alla rotaia e per poterlo fare occorre offrire soluzioni compatibili con le specificità dei singoli settori industriali, cosa su cui TX Logistik ha sempre dimostrato di essere all'altezza.

Alessandro Fanutti

Una Taurus ES 64 U2 della Tx Logistik ripresa al Brennero (foto Tx Logistik)

La locomotiva 181 538 della TX Logistik in doppia trazione con la locomotiva ES 64 U2-006 sempre della TXL ripresa a Landshut Hbf nel dicembre 2010 (foto G. Berget)

Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

Alla fine di ottobre si è concluso l'iter di trasferimento dei beni della Ferrovia Udine-Cividale alla regione Friuli Venezia Giulia e di conseguenza la sua consegna in uso alla società Ferrovie Udine-Cividale.
Altre novità sulla FUC: la più clamorosa riguarda l'acquisto di due locomotive elettriche ES 64 U4 Taurus della Siemens (le 1216 ÖBB) che saranno consegnate nel 2011 e quindi destinate al servizio merci che la FUC già esercita con locomotive prese a noleggio da Trenitalia. Quindi ci sarà l'installazione dell'SMCT sulle automotrici e la collocazione di biglietterie automatiche in ogni fermata. Inoltre l'ultimo treno serale che veniva effettuato nei giorni festivi (partenza da Cividale alle 23.00 e da Udine alle 23.33) è stato spostato ai giorni prefestivi. Infine il 29 novembre è stata inaugurata la "nuova" officina della FUC. I lavori eseguiti nel deposito locomotive hanno comportato un ampliamento ed un adeguamento del vecchio fabbricato per poter ospitare gli Stadler e le Taurus.
Da segnalare che due Taurus sono state acquistate anche dalla società regionale InRail.

Durante l'inaugurazione delle officine FUC il comune di Udine ha presentato la proposta di creare un servizio di metropolitana leggera con collegamenti da Udine verso Basiliano, Magnano in Riviera (?) e Palmanova. Inoltre l'amministrazione comunale sta trattando con le FS per eliminare la tratta tra la Stazione ed il P. M. Vat, portando i treni della Pontebbana ad entrare in città via circonvallazione, e per la soppressione degli scali cittadini.

A seguito della denuncia dei familiari di un ex ferroviere, che aveva lavorato nelle officine dei depositi locomotive di Udine e Trieste e deceduto a causa un tumore ai polmoni, la Procura della repubblica di Udine ha aperto un'inchiesta per verificare se il fatto si possa ricondurre alla lavorazione dell'amianto presente sui rotabili ferroviari. Al momento risultano 7 casi conosciuti, ma si pensa siano molti di più. Come da prassi hanno ricevuto l'avviso di garanzia i dirigenti delle ferrovie in carica negli anni '70 e '80.

Foto scattata nelle officine di Linz della Siemens che riprende la prima Taurus che sarà consegnata alla società Ferrovie Udine-Cividale in fase di avanzato allestimento (fonte sito www. bahnforum.info)

Sono iniziati, con grande soddisfazione dei pendolari, i lavori di ristrutturazione delle pensiline della stazione di Udine. Della pensilina tra il binario 3 ed il 4 è rimasta solo la struttura portante che è stata riverniciata in attesa di ripristinare i pannelli di copertura.
E' in corso anche l'installazione dei nuovi teleindicatori a display digitale, anche questi della ditta udinese Solari come i precedenti a palette rotanti. Alcuni pezzi dei vecchi pannelli sono stati recuperati per essere usati in altre stazioni.

Il caso delle frequenti soppressioni del treno regionale 2860, che parte da Trieste per Udine via Cervignano alle 14,11, è finito in parlamento. Infatti un deputato ha presentato un'interrogazione parlamentare al Ministro dei Trasporti per vedere se è possibile risolvere la questione che interessa molti pendolari friulani che lavorano a Trieste. La causa delle soppressioni è data dal fatto che il materiale utilizzato è spesso guasto; inoltre non è previsto il servizio sostitutivo ed i viaggiatori sono invitati a prendere il successivo treno per Venezia con cambio a Cervignano, ma così i tempi di percorrenza e di attesa vengono molto allungati.

La SAF ha soppresso dall'11 ottobre la fermata che il bus Tricesimo-Udine effettuava nella stazione di Tricesimo-S. Pelagio. I viaggiatori potevano utilizzare indifferentemente il treno o il bus essendo in vigore la tariffa integrata regionale con le corse del bus inserite nell'orario Trenitalia.
Ed in tema di tariffe integrate, la disparità tra il biglietto ferroviario e quello dell'autobus tra Udine e Gemona sarà eliminata all'inizio del 2011, con grande soddisfazione del Comitato pendolari del Gemonese.

Il traffico ferroviario tra Tarcento e Gemona è stato sospeso nelle domeniche 3 e 17 ottobre per la sostituzione di alcuni scambi nella stazione di Gemona. Quattro treni sono stati soppressi e sostituiti con autocorse.

Ogni tanto qualche automobilista scambia la ferrovia per una strada. L'ultimo episodio è avvenuto al passaggio a livello di Santa Caterina sulla linea Udine-Venezia la notte tra il 16 ed il 17 ottobre. L'autista di un'auto (che è risultata leggermente oltre il limite all'alcooltest) non conoscendo la strada è finita sui binari durante una manovra per ripartire dopo aver cercato di orientarsi. Quando le sbarre si sono chiuse la persona che era con lei ha chiamato i Carabinieri che hanno contattato la Polfer che a sua volta ha avvisato il macchinista dell'EN Roma-Vienna. Quest'ultimo ha appena fatto in tempo ad azionare la rapida fermandosi a pochi metri dall'auto. Gli accertamenti del caso e la rimozione dell'auto hanno causato un ritardo di 80 minuti all'EN, ritardo che sarà addebitato all'incauta automobilista.
Un caso simile è avvenuto al passaggio a livello di via del Bon a Udine verso le 4.00 del 21 dicembre. In questo caso un automobilista, che aveva alzato un po' troppo il gomito, sostava con la sua vettura sui binari del PL.
Ed il 4 dicembre il treno regionale R 5637 Treviso-Portogruaro ha investito nei pressi di Portogruaro un pezzo di staccionata in cemento e due segnali stradali che qualcuno aveva deposto tra le rotaie. Fortunatamente il treno non è deragliato e non ha riportato grossi danni, ma c'è stato molto panico tra il personale ed i passeggeri.

Alla fine di novembre sulla stampa è uscita la notizia che la ferrovia Carnia-Tolmezzo sarà trasformata in pista ciclo-pedonale. Infatti il Cosint, proprietario della tratta, ha stanziato 270.000,00 euro per i primi lavori che riguarderanno l'area del terminal di Tolmezzo. Sconcerto tra i promotori del ripristino della linea a scopi turistici visto che il Cosint aveva sempre dichiarato che non aveva fondi per opere sul tracciato.

A Cividale sono stati conclusi i lavori di costruzione dell'autostazione che è stata ricavata nel piazzale esterno della stazione ferroviaria con la costruzione di una grande tettoia appoggiata al fabbricato viaggiatori. La sua entrata in servizio è avvenuta il 29 novembre.

Dopo l'incidente di Viareggio a San Giorgio di Nogaro cresce la protesta per il transito delle cisterne di gas che vengono trasportate verso la Zona Industriale dell'Aussa Corno. Infatti il raccordo per la ZIAC passa vicino alle case e perciò gli abitanti sono terrorizzati che possa succedere un caso analogo a quello toscano, perciò, pur convenendo che il trasporto ferroviario è più sicuro di quello stradale, chiedono la realizzazione di un nuovo raccordo lontano dalle abitazioni.
Ed in tema di raccordo della ZIAC, le aziende che usufruiscono della ferrovia fanno notare che saranno costrette a ricorrere al trasporto su gomma visto l'esagerato aumento richiesto da RFI sulle tariffe per l'uso e la manutenzione dei raccordi.

E' stato dato il via ai lavori per la sostituzione con un sottopasso del passaggio a livello di Risano sulla linea Udine-Palmanova. Questo è uno degli ultimi PL rimasti in regione.

L'orario invernale non ha comportato variazioni nei servizi ferroviari regionali e sono stati confermati, però sempre con il contributo di due milioni di euro da parte della Regione, i treni che collegano il Friuli Venezia Giulia con Milano e Roma. Il contributo complessivo che la Regione ha investito nel 2010, e che confermerà anche per il 2011, per il trasporto pubblico locale su ferro e su gomma ammonta a 180 milioni di euro.
Il servizio ferroviario però, pur registrando dei miglioramenti, secondo i pendolari e l'assessore ai trasporti lascia ancora a desiderare in fatto di puntualità e di pulizia dei treni.
Prosegue intanto il progetto per il collegamento tra Udine e Klagenfurt che dovrebbe iniziare verso la fine del 2011 ed è stato dato l'avvio allo studio preliminare per il collegamento tra Trieste e Capodistria.
A livello nazionale il nuovo orario ha portato un aumento dell'offerta TAV su varie direttrici.

Le nevicate di metà dicembre hanno causato i soliti problemi alla circolazione dei treni, con soppressione di convogli per il ghiaccio presente sulla linea aerea o per guasti al materiale motore o per il blocco delle porte delle carrozze.

50 anni fa

Il Messaggero Veneto nella seconda metà del 1960 dedica alcuni articoli all'elettrificazione della Udine-Venezia. Il 17 agosto titolava “Ultimi mesi di vapore sulla linea Udine-Venezia” facendo notare che i lavori di elettrificazione procedevano celermente tanto che quasi sicuramente l'attivazione sarebbe avvenuta con l'orario invernale in vigore dal 2 ottobre. Nell'articolo si annunciava anche che i diretti avrebbe guadagnato circa mezz'ora sui tempi di percorrenza e gli accelerati 40-50 minuti, mentre per i servizi con automotrici non sarebbe cambiato nulla. Veniva inoltre precisato che per qualche mese alcuni treni merci avrebbero mantenuto la trazione a vapore.
Il successivo 8 settembre un articolo era dedicato alla stazione di Pordenone, che “avrebbe cambiato volto” con l'elettrificazione. In esso si ribadivano le considerazioni già fatte in altri articoli.
Il 28 settembre si annunciava che i lavori di elettrificazione erano già stati conclusi in tempi record e che già da due giorni erano in corso le corse prova. Si confermava che l'attivazione ufficiale sarebbe avvenuta il 2 ottobre e si annunciava l'inaugurazione per il 16 ottobre. Due giorni dopo si ribadiva che ci sarebbero stati “notevoli acceleramenti della marcia dei convogli” con l'elettrificazione della linea conclusa con tre mesi di anticipo sui tempi previsti. Veniva anche comunicato che all'inaugurazione avrebbe presenziato il ministro dei trasporti on. Spataro.
Il 17 ottobre più che alla cerimonia di inaugurazione della trazione elettrica ampio spazio viene dedicato all'improvvisa morte del sindaco di Udine Giacomo Centazzo, che venne colpito da infarto subito dopo il tradizionale taglio del nastro.
La cronaca del 23 novembre riporta la notizia dello scontro avvenuto alle 3.23 del giorno prima tra due treni merci a Reana. Un treno di una trentina di carri proveniente da Trieste via circonvallazione di Udine era fermo al segnale di protezione di Reana. Un altro treno di 31 carri proveniente da Tricesimo avrebbe dovuto fermarsi a Reana per dargli la precedenza, ma per un errore umano a quest'ultimo fu data via libera. Inevitabile lo scontro che fortunatamente comportò solo danni materiali al materiale rotabile per 10 milioni delle lire di allora.
Il 23 dicembre una notizia interessa relativamente la stazione: viene annunciato che con l'anno nuovo avranno inizio i lavori di costruzione della nuova autostazione di Udine che sarà realizzata in viale Europa Unita, quasi di fronte alla stazione.
L'anno termina con un articolo del 29 dicembre in cui si riferisce che la Camera di Commercio ha inviato una nota ai ministeri competenti per segnalare lo stato negletto delle strutture della stazione di Udine, che era interessata dal traffico di 200 treni al giorno (bei tempi!). Si chiede di adeguare le attrezzature tecniche e la funzionalità degli impianti e dei servizi, nonché la scissione del traffico merci.

L'inaugurazione della trazione elettrica sulla Udine-Venezia. La locomotiva è la E 428.025 (arch. DLF Udine)

Gita a Koper

Il 2 giugno la SAT ha effettuato una gita con il treno a Capodistria (Koper). Considerato che gli orari lo permettevano, la partenza è avvenuta dalla stazione di Nova Gorica per viaggiare anche sul tratto di ferrovia Transalpina che non avevamo mai percorso. Il viaggio fino a Sežana è avvenuto con un automotrice del gruppo 813/ 814 SŽ. Qui siamo saliti su un Desiro elettrico tutto pellicolato (anche i finestrini) che ci ha portati fino a Divača (Divaccia), dove abbiamo atteso l'IC Maribor-Koper trainato dalla locomotiva elettrica 363-027, che era in ritardo. All'arrivo a Capodistria abbiamo notato che sono in corso grossi lavori di ampliamento dello scalo merci a servizio del locale porto. La stazione di Koper-Capodistria ha 4 binari per il servizio passeggeri ed il suo fabbricato viaggiatori è un edificio abbastanza anonimo costruito secondo lo stile dei paesi dell'est degli anni '60. In essa è monumentata la locomotiva a vapore a scartamento ridotto U.37 a ricordo dell'ex ferrovia Parenzana, Trieste-Parenzo che passava anche per Capodistria. Anche se siamo arrivati in ritardo, abbiamo preso l'autobus per Piran-Pirano dove avevamo stabilito di effettuare il pranzo. Dopo la visita alla cittadina siamo rientrati a Capodistria, che non abbiamo visitato perché si era fatto tardi. Qui abbiamo avuto la sorpresa di non trovare il treno perché, ci è stato spiegato, che durante il periodo estivo viene sostituito con un servizio di autobus essendoci poca frequentazione. Un'altra persona ci ha poi precisato che dopo la costruzione dell'autostrada la gente preferisce muoversi in auto perché si impiega meno tempo e non si è vincolati dai pochi treni in orario. Arrivati a Divača siamo rimasti a lungo in attesa, assieme ad altre persone, del treno per Sežana, l'ultimo della giornata, che non è mai arrivato. Quando disperavamo di ritornare a casa, ci è stato comunicato che stava arrivando il servizio autosostitutivo e che a Sežana il treno per Nova Gorica, anche in questo caso l'ultimo della giornata e che secondo l'orario avrebbe dovuto essere già partito, ci avrebbe aspettato per portarci a destinazione con "solo" una ventina di minuti di ritardo. Questo fatto, assieme al tempo che era uggioso e addirittura con pioggia in serata, ha rovinato una bella gita in località interessanti e ci ha fatto capire che anche le ferrovie slovene non se

Il fabbricato viaggiatori della stazione di Capodistria (foto D. De Anna)

la passano tanto bene.
Anche se qualcuno, per sdrammatizzare, ha commentato: le ferrovie slovene, avendo saputo che sulle loro linee viaggiavano degli italiani, hanno organizzato le soppressioni ed i ritardi per farci sentire come a casa!

Claudio Canton

Sopra. La locomotiva U.37 della compianta Ferrovia Parenza monumentata nella stazione di Koper (foto D. De Anna)
Elettromotrice Desiro Siemens delle SŽ in partenza per Lubiana dalla stazione di Sežana (foto D. De Anna)

Trainwatching

a cura di Giampaolo Scodellaro

Il 2 ottobre il complesso ex Fanta, composto dalle ALe 940.0021, Le 108.040 e 124 e ALe 801.003, in servizio con il regionale R 5988 Venezia-Udine presentava i nuovi sedili in similpelle blu che vengono installati su queste elettromotrici per una più facile pulizia.

Il 19 dicembre la locomotiva E 652. 024 con due pantografi in presa era in testa al regionale R 2442 Venezia-Udine. La macchina, che è della Cargo, è in prestito al TMR per verifiche.

Il 26 dicembre il treno regionale R 2454 era effettuato con materiale ex Fanta invece che con le solite carrozze medie distanze; inoltre concludeva la sua corsa a Udine, per cui per proseguire su Trieste era necessario cambiare treno.
Lo stesso giorno l'EN 236 diretto a Vienna, in transito a Casarsa, era trainato dalla locomotiva E 444.029 in livrea ESCI.

N° 59 - Anno 15 (N° 4 / 2010)
Allegato al supplemento N° 1 al N° 1 - Marzo 2011 di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, DBC UDINE

Direttore responsabile: Roberto Francescatto

Capo redattore: Claudio Canton

Direzione: via Cernaia 2 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine

Fotocopiato in proprio